



**HAL**  
open science

# Réduire les inégalités de risque d'accident dans les quartiers défavorisés : le succès d'une expérimentation britannique

Sylvanie Godillon

► **To cite this version:**

Sylvanie Godillon. Réduire les inégalités de risque d'accident dans les quartiers défavorisés : le succès d'une expérimentation britannique. *Reflets et Perspectives de la vie économique*, 2014, LIII (3), 10.3917/rpve.533.0019 . hal-01641016

**HAL Id: hal-01641016**

**<https://hal.science/hal-01641016v1>**

Submitted on 16 Jan 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## RÉDUIRE LES INÉGALITÉS DE RISQUE D'ACCIDENT DANS LES QUARTIERS DÉFAVORISÉS : LE SUCCÈS D'UNE EXPÉRIMENTATION BRITANNIQUE

Sylvanie Godillon

De Boeck Supérieur | « [Reflets et perspectives de la vie économique](#) »

2014/3 Tome LIII | pages 19 à 29

ISSN 0034-2971

ISBN 9782804194086

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-reflets-et-perspectives-de-la-vie-economique-2014-3-page-19.htm>

Pour citer cet article :

Sylvanie Godillon, « Réduire les inégalités de risque d'accident dans les quartiers défavorisés : le succès d'une expérimentation britannique », *Reflets et perspectives de la vie économique* 2014/3 (Tome LIII), p. 19-29.

DOI 10.3917/rpve.533.0019

Distribution électronique Cairn.info pour De Boeck Supérieur.

© De Boeck Supérieur. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

---

# Réduire les inégalités de risque d'accident dans les quartiers défavorisés : le succès d'une expérimentation britannique

Sylvanie Godillon<sup>1</sup>

---

**Résumé** – En réponse aux inégalités socio-spatiales devant le risque d'accident de la route, une expérimentation a été conduite entre 2002 et 2008 au Royaume-Uni. La Neighbourhood Road Safety Initiative est une expérimentation spécifique pour réduire le nombre d'accidents dans les quartiers défavorisés. L'amélioration de la sécurité routière a été significative. Cet article vise à identifier les mécanismes conduisant au succès de cette expérimentation. La méthode utilisée est une analyse des documents techniques (rénovation urbaine, sécurité routière, mobilité) et des entretiens auprès d'acteurs. Les résultats montrent que le succès de la Neighbourhood Road Safety Initiative s'explique par son caractère pédagogique et pragmatique. Ainsi, l'initiative a impulsé des changements dans la manière de prioriser et réaliser des actions de sécurité routière.

**Mots clés** : sécurité routière, inégalités socio-spatiales, Grande-Bretagne, politique publique, quartiers défavorisés.

---

**Abstract** – In response to socio-spatial inequalities related to the road risk, a trial was led from 2002 to 2008 in the United Kingdom. The Neighbourhood Road Safety Initiative is a specific financial support in order to reduce the number of accidents in deprived neighbourhoods. Road safety improvement has been significant. The aim of this article was to detect mechanisms lead to success. The used method was an investigation of technical documents (urban renovation, road safety, mobility) and interviews. Results showed that the pedagogic and pragmatic features of the Neighbourhood Road Safety Initiative explained success. In fact, the initiative encouraged changes in terms of selecting and implementing road safety actions.

**Keywords**: road safety, socio-spatial inequalities, Great Britain, public policy, deprived neighbourhoods.

**Code JEL** : I38

---

1. L'auteur est docteur en géographie-aménagement de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et chercheuse associée à l'UMR Géographie Cité (équipe CRIA).  
godillon\_sylvanie@yahoo.fr

## 1 INTRODUCTION

Si l'insécurité routière s'est améliorée depuis les années 1970, des inégalités socio-spatiales persistent avec un risque d'être impliqué dans un accident plus fort pour les habitants de quartiers défavorisés que pour les habitants de quartiers aisés (Edwards *et al.*, 2006 ; Fleury *et al.*, 2010 ; Haddak *et al.*, 2012). Les hypothèses explicatives de ce risque supplémentaire seraient une exposition au risque d'accident en raison d'une mobilité piétonne importante, ainsi qu'une forte appropriation des espaces publics à proximité du domicile et des quartiers plus proches des trafics de transit (Godillon, 2012).

En France, les inégalités devant le risque d'être impliqué dans un accident sont peu connues des pouvoirs publics et ne sont pas la cible de politiques particulières. Or, la désignation des risques comme problème public est le résultat de la manière dont de multiples acteurs définissent et construisent les problèmes (Gilbert, 2003). Au Royaume-Uni, dans les années 1990, des recherches ont démontré l'existence d'inégalités devant l'insécurité des déplacements, surtout chez les enfants (Kendrick, 1993 ; Ward *et al.*, 1994 ; Christie, 1995). Ces résultats ont conduit à une expérimentation d'un fonds spécifique pour la réduction du nombre d'accidents dans les quartiers défavorisés : la *Neighbourhood Road Safety Initiative* (NRSI) est une expérimentation conduite entre 2002 et 2008. Un bilan a été dressé par une équipe de chercheurs britanniques en 2010 et a montré que l'initiative avait permis de réduire considérablement le nombre de tués et de blessés dans les quartiers défavorisés et le nombre d'impliqués parmi les habitants (*Department for Transport*, 2010). Les objectifs de cet article sont de comprendre et d'identifier les mécanismes contribuant au succès de cette expérimentation au sens où les objectifs en matière de sécurité routière ont été atteints.

Après avoir exposé le contexte et la méthode d'analyse, l'article ciblera la mise en œuvre locale de la *Neighbourhood Road Safety Initiative* dans le Grand Manchester pour identifier les spécificités de cette expérimentation et les conditions de son succès.

## 2 LA NEIGHBOURHOOD ROAD SAFETY INITIATIVE POUR RÉDUIRE LES ACCIDENTS DANS LES QUARTIERS DÉFAVORISÉS

### 2.1 Une expérimentation pour réduire le nombre d'accidents dans les quartiers défavorisés

En France comme au Royaume-Uni se mettent en place dès les années 1970 des politiques publiques de soutien aux quartiers concentrant des habitants aux difficultés économiques (chômage, précarité). Au Royaume-Uni, une politique de rénovation urbaine des quartiers en difficulté, *Neighbourhood Renewal*, est

lancée en 1999. L'objectif est de remettre à niveau les quartiers sur le plan économique avec un recours à l'investissement privé et un soutien aux initiatives communautaires. Les principaux acteurs sont les habitants des quartiers par le biais de leur communauté, les districts et les instances ministérielles comme la *Social Exclusion Unit* et la *Neighbourhood Renewal Unit*.

Au Royaume-Uni, au début des années 2000, la *Social Exclusion Unit* publie le rapport *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. En se référant à une revue de littérature sur ce thème (notamment White *et al.*, 2000), ce document dresse le constat suivant : les accidents de la route touchent davantage les populations et les quartiers pauvres, particulièrement les piétons et les enfants, en raison d'un environnement plus dangereux et d'une exposition plus grande au risque routier. En effet, les enfants défavorisés vivent à proximité de grandes voies, jouent plus fréquemment dans la rue et sont piétons. Le manque d'accès à des aires de jeux et le manque de voies le long d'axes dangereux (vitesse élevée, absence de traversées protégées) augmentent le risque d'accident. Les politiques d'aménagement d'espaces publics et d'organisation de la mobilité entrent donc en compte pour améliorer la sécurité des piétons.

Ce rapport s'appuie sur des recherches des années 1990 qui ont démontré des inégalités devant l'insécurité des déplacements, surtout chez les enfants (Kendrick, 1993 ; Ward *et al.*, 1994 ; Christie, 1995). La littérature scientifique montre une imbrication des disparités face au risque d'accident de la route sous trois aspects : social, spatial et socio-spatial. Concernant la dimension sociale, il existe des inégalités sociales devant le risque d'accident, autrement dit les populations avec de bas niveaux socio-économiques sont davantage impliquées dans les accidents (Laflamme et Engstrom, 2002 ; Zamboni et Hasselberg, 2006). Concernant la dimension spatiale, des travaux de recherche montrent que les quartiers défavorisés concentrent des accidents de la circulation (Bagley, 1992 ; Aguero-Valverde et Jovanis, 2006). Il ne s'agit plus du risque encouru pour certaines populations, mais bien de la fréquence d'occurrence d'accidents dans un quartier donné. Enfin, concernant la dimension socio-spatiale du risque d'accident, le niveau de pauvreté d'un quartier est mis en relation avec l'accidentologie de ses habitants. Les résultats montrent qu'il existe des corrélations positives entre ces deux variables (Abdalla *et al.*, 1997 ; Reimers et Laflamme, 2005). Les habitants de quartiers pauvres sont plus impliqués dans un accident que des habitants de quartiers aisés (Edwards *et al.*, 2006 ; Fleury *et al.*, 2010 ; Haddak *et al.*, 2012). Habiter dans un quartier pauvre n'influence pas directement le risque individuel, mais y contribue positivement.

En réaction à ces résultats, le *Department for Transport*, équivalent britannique du ministère des Transports, fixe comme objectif la réduction de la concentration des accidents dans les quartiers en difficultés en débloquant 17,6 millions de livres sterling (près de 22 millions d'euros) pour les districts éligibles au *Neighbourhood Renewal Fund*. Il s'agit de la *Neighbourhood Road Safety Initiative* (NRSI) menée entre 2002 et 2008. Les objectifs sont de renforcer les connaissances des liens entre quartiers défavorisés et sécurité des déplacements, en publiant par exemple un guide à destination des districts, et de

financer spécifiquement des mesures visant à réduire le nombre de tués et de blessés dans les quartiers défavorisés. Les propositions opérationnelles sont de mener des campagnes d'information, de sécuriser les traversées piétonnes et de diminuer les vitesses dans les quartiers.

Cet article s'intéresse à la mise en œuvre de l'expérimentation britannique. Comment la *Neighbourhood Road Safety Initiative* permet-elle de renouveler l'appréhension des enjeux de sécurité et de mobilité ? Les enjeux de cette contribution sont de comprendre les caractéristiques et la mise en œuvre de ce financement au Royaume-Uni.

## **2.2 Analyse de la *Neighbourhood Road Safety Initiative* dans le Grand Manchester**

La *Neighbourhood Road Safety Initiative* est une expérimentation réalisée dans quinze districts pilotes de 2002 à 2008. Parmi les quinze districts, douze se situent dans le Nord-Ouest de l'Angleterre dans le Grand Manchester ou à proximité.

Le Grand Manchester est une métropole de plus de 2,5 millions d'habitants. Dix districts le composent, dont huit sont éligibles au *Neighbourhood Renewal Fund*. À proximité, quatre districts bénéficient également des fonds de la *Neighbourhood Road Safety Initiative* : Liverpool, Bradford, Blackburn with Darwen et Blackpool. Le Grand Manchester est une agglomération composée de districts pauvres. La région a en effet connu un déclin industriel et économique dans un contexte de modernisation des processus de fabrication des textiles qui a conduit à une forte automatisation de la production, nécessitant de moins en moins de main-d'œuvre. Dans le Grand Manchester, le nombre d'emplois entre 1965 et 1995 a diminué de 24 % et le taux de chômage est, en 2010, autour de 10 % (Lusso, 2010). La région compte parmi les plus défavorisées de la Grande-Bretagne. Dans ce contexte de grande pauvreté, la majorité des districts est concernée par des actions de rénovation urbaine en étant éligible au *Neighbourhood Renewal Fund*.

La *Neighbourhood Road Safety Initiative* a été évaluée en 2010 par un consortium de chercheurs piloté par le centre d'études des transports du *College of London (Department for Transport, 2010)*. Pour comprendre l'expérimentation, nous nous sommes appuyés sur cette évaluation, ainsi que sur une analyse des documents de planification, d'entretiens réalisés auprès des spécialistes de cette question au niveau national ainsi qu'auprès de responsables locaux des *Road Safety Units*, et de relevés de terrain concernant les aménagements d'espaces publics<sup>2</sup>.

---

2. Cet article s'appuie sur les résultats d'une thèse de doctorat soutenue en 2012 et réalisée au laboratoire Mécanismes d'Accidents de l'IFSTTAR et dans l'équipe CRIA de l'UMR Géographie Cités. L'auteur remercie les deux laboratoires pour le déroulement de cette recherche.

### 3 UNE EXPÉRIMENTATION À CARACTÈRE PÉDAGOGIQUE

#### 3.1 Une prise de conscience des liens entre sécurité routière et inégalités

Au Royaume-Uni, les financements pour réduire les accidents de la circulation viennent directement de l'État, contrairement aux collectivités françaises qui mènent directement leurs projets sans intervention de l'État. Pour obtenir des financements, les *Road Safety Units* (Unités de sécurité routière) des différentes collectivités soumettent un dossier auprès du *Department for Transport* (équivalent du ministère des Transports). Pour la *Neighbourhood Road Safety Initiative*, la démarche est sensiblement différente dans la mesure où le Grand Manchester est la cible de cette expérimentation. L'enjeu de la *Neighbourhood Road Safety Initiative* était de faire prendre conscience aux professionnels des liens entre pauvreté et sécurité routière dans une des régions urbaines les plus pauvres du Royaume-Uni afin de créer de bonnes pratiques. L'obtention du fonds de la NRSI est ainsi plus facile que celle des autres fonds d'amélioration de la sécurité routière, avec des procédures qui restent identiques : « C'est un financement spécial par le *Department for Transport*. Le *Department for Transport* travaille de cette façon : ils ont des financements généraux pour les *Local Transport Plans*, et des financements, et la NRSI en fait partie » (extrait de l'entretien mené auprès des responsables de l'unité de sécurité routière à Oldham). Cet extrait d'entretien confirme la forte centralité des financements au Royaume-Uni (Ménerault *et al.*, 2007).

Les acteurs techniques britanniques sont sensibilisés aux résultats des recherches sur l'insécurité dans les quartiers pauvres grâce à la diffusion des connaissances : « La NRSI est un projet spécifique qui vient du *Department for Transport* pour les quartiers défavorisés. Ils ont fait ce lien entre la pauvreté et la fréquence d'occurrence des accidents, surtout pour les enfants piétons. Les personnes ont davantage d'accidents dans leur quartier à cause de leur pauvreté. Le principal focus est fait sur les piétons » (extrait de l'entretien mené auprès des responsables du service de sécurité routière à Bolton). L'ensemble des personnes interrogées a fait état de ces liens. En ce sens, la NRSI est un succès pour diffuser les connaissances du lien entre pauvreté et insécurité routière.

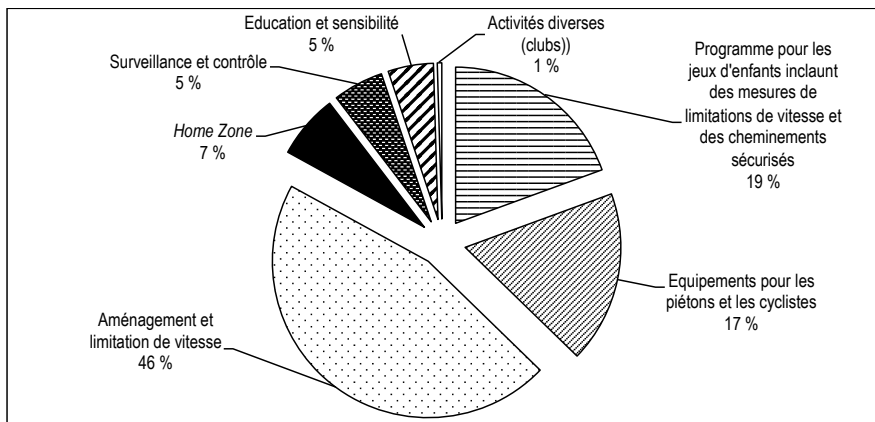
La *Neighbourhood Road Safety Initiative* a permis de faire prendre conscience aux acteurs techniques des liens entre les inégalités et l'insécurité routière grâce à la diffusion des connaissances sur ce sujet (guide pratique, vulgarisation de résultats de travaux de recherche). En ce sens, cette expérimentation est pédagogique.

### 3.2 Des actions combinées pour améliorer la sécurité des déplacements

L'originalité de la *Neighbourhood Road Safety Initiative* est de combiner plusieurs approches pour améliorer la sécurité dans les quartiers. Des approches novatrices ont combiné des mesures « hard » concernant l'aménagement et des mesures « soft » concernant l'éducation ou la sensibilisation. Cet aspect est pointé dans les textes et appréhendé par les acteurs techniques locaux : « C'est un financement spécial. On doit donc inventer de nouvelles approches pour combiner ensemble les aménagements, l'éducation et la sensibilisation. C'est très différent des approches classiques que l'on développe avec les financements normaux qui concernent soit les aménagements, soit l'éducation, soit la sensibilisation » (extrait de l'entretien mené auprès des responsables de l'unité de sécurité routière à Bolton). La thématique de l'innovation a largement été abordée par l'ensemble des acteurs interrogés : « Quand la NRSI a commencé, les ingénieurs de la sécurité routière et les éducateurs de la sécurité routière ont commencé à travailler ensemble. La NRSI les a rapprochés et c'est vraiment nouveau » (extrait de l'entretien mené auprès des responsables de l'unité de sécurité routière à Oldham).

Cette combinaison de plusieurs actions est impulsée par les financements : des enveloppes sont prévues pour chaque type de mesures (aménagement, sensibilisation, répression). Une mise en graphique des différents projets financés par la *Neighbourhood Road Safety Initiative* permet de dégager de grandes tendances : 46 % du budget sont dédiés à l'ingénierie et à la réduction des vitesses, 19 % du total du budget sont alloués à l'aménagement d'aires de jeux avec des accès sécurisés, 18 % du budget à des équipements pour les piétons et les cyclistes, et 7 % du budget sont consacrés à l'aménagement de *Home Zones* (figure 1) qui sont les équivalents des zones de rencontre françaises.

Figure 1. Répartition du budget selon les actions en faveur de la sécurité (source : auteur, 2011)





90 % du budget total concernent donc des aménagements physiques dans les quartiers défavorisés. La faible part du budget allouée à la sensibilisation et à l'éducation s'explique par le moindre coût des campagnes de sensibilisation.

Les financements incitent les districts à mener des actions combinées pour réduire le nombre de tués et de blessés : aménagement, sensibilisation, contrôle et répression sont associés dans un but d'efficacité des politiques menées. La *Neighbourhood Road Safety Initiative* a ainsi impulsé des nouvelles pratiques d'aménagement pour améliorer la sécurité routière et la formation des acteurs locaux à la mise en œuvre d'actions combinées. Cette expérimentation est à caractère pédagogique dans la mesure où elle a formé les acteurs locaux à la combinaison de différentes actions pour améliorer la sécurité routière. La *Neighbourhood Road Safety Initiative* s'inscrit dans une approche pragmatique de sécurité routière.

## 4 UNE APPROCHE PRAGMATIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### 4.1 Des objectifs d'amélioration de la sécurité routière chiffrés et mesurés

La démarche *Neighbourhood Road Safety Initiative* poursuit des objectifs chiffrés définis par l'État. Au contraire de la France, des objectifs en matière de sécurité routière sont explicitement chiffrés par les différents documents de planification et par la stratégie *du Neighbourhood Renewal* du Grand Manchester. En 1999, dans *Tomorrow's Road: Safer for Everyone*, le gouvernement définit de nouveaux objectifs pour la stratégie de sécurité routière : de 1999 à 2010, le nombre de tués ou blessés graves doit diminuer de 40 % par rapport à la période 1994-1999, le nombre d'enfants tués ou blessés graves de 50 % et le nombre de blessés légers de 10 % (*Department for Transport*, 1999). Ces objectifs nationaux sont transférés à l'échelle locale : dans le Grand Manchester, le second *Local Transport Plan* est en vigueur lors de la recherche en 2010. Ce document a des objectifs chiffrés concernant la sécurité routière pour l'horizon 2010 : une baisse de 50 % des tués et blessés graves par rapport à la période 1994-1998, une baisse de 55 % des enfants tués et blessés graves pour la même période et une baisse de 30 % des blessés légers pour la même période. Ces objectifs sont plus ambitieux que ceux imposés par le *Department for Transport*. En 2010, le bilan est positif avec des objectifs dépassés (*Department for Transport*, 2010).

Ces priorités chiffrées se retrouvent dans le discours des acteurs techniques locaux. Les responsables britanniques de la sécurité routière s'intéressent particulièrement à la sécurité des enfants dans le cadre de leur mobilité scolaire et de la forte appropriation des espaces publics comme espaces de jeux : « Nous nous sommes focalisés sur les accidents, et sur les accidents ayant lieu au retour de l'école. C'est tellement dense ici qu'il y a peu de lieux pour jouer, alors les enfants

jouent surtout dans la rue » (extrait de l'entretien mené auprès de la responsable du service de sécurité routière à Blackpool). Ces discours sur les raisons de l'insécurité ont de forts impacts sur les choix opérés en matière de politiques publiques. Au Royaume-Uni, l'enfant est, dans les représentations collectives, considéré comme vulnérable et non responsable. L'adaptation des espaces publics pour les enfants justifie ainsi des projets d'aménagement d'espaces publics sécurisés et une limitation des vitesses.

Par ailleurs, les politiques publiques menées au Royaume-Uni s'inscrivent dans une logique coûts-avantages avec des évaluations systématiques (Ménérault *et al.*, 2007). En effet, des analyses des accidents avant et après le projet sont menées par les services locaux de sécurité routière. La *Neighbourhood Road Safety Initiative* a donc été évaluée à deux échelles : à l'échelle de la commune par les services de sécurité routière et à l'échelle globale par l'équipe pluridisciplinaire de chercheurs (*Department for Transport*, 2010). Les évaluations montrent une baisse significative du nombre d'accidents dans les quartiers visés par la *Neighbourhood Road Safety Initiative*. Les objectifs sont donc chiffrés en amont des projets et mesurés après la mise en œuvre des mesures.

La définition d'indicateurs chiffrés au Royaume-Uni et l'évaluation de ces indicateurs à la suite de la mise en place des mesures financées par la *Neighbourhood Road Safety Initiative* traduisent une approche pragmatique de la sécurité routière.

## 4.2 Des mesures pour réduire les accidents de piétons dans les quartiers pauvres

La *Neighbourhood Road Safety Initiative* cible les actions sur des lieux de concentration d'accidents dans les quartiers défavorisés : les projets financés par la *Neighbourhood Road Safety Initiative* sont disséminés dans les quartiers ciblés pour répondre à l'objectif d'améliorer la sécurité routière dans des endroits qui concentrent les accidents. L'analyse statistique des accidents, et en particulier l'analyse des « concentrations d'accidents », permet de prioriser les sites pour les aménagements.

Pour l'ensemble des actions financées par la *Neighbourhood Road Safety Initiative*, les objets techniques mis en place sont des sécurisations de traversées piétonnes, des aménagements de pistes cyclables ou de cheminements piétons et la réduction des vitesses à 30 km/h dans les rues résidentielles : « La NRSI concerne les quartiers défavorisés et les accidents correspondent à la manière dont les personnes utilisent la rue alors qu'il y a du trafic. Les projets sont donc principalement des améliorations des traversées pour les piétons ou des limitations de vitesse » (extrait de l'entretien mené auprès de la responsable de l'unité de sécurité routière à Blackpool). Le type de projets financés par la *Neighbourhood Road Safety Initiative* montre que ce fonds vise à aménager la cohabitation du trafic et de la vie locale dans les quartiers défavorisés principalement pour améliorer la sécurité des piétons. En effet, l'expérimentation vise à améliorer la sécurité des piétons en réduisant les vitesses (réduction de l'espace circulé,

signalisation de la présence de piétons pour les conducteurs, caméra de surveillance), en améliorant la visibilité (réorganisation des stationnements et des arrêts de transports en commun) et en arrêtant le trafic pour permettre les traversées des piétons (feux tricolores, passages piétons).

Les lieux concentrant les accidents sont ciblés en priorité. L'approche est pragmatique dans la mesure où les localisations des actions sont priorisées selon des analyses des accidents. Les mesures mises en œuvre sont des aménagements visant à protéger les piétons du trafic, témoignant d'une approche pragmatique de la sécurité routière.

## 5 CONCLUSION

La *Neighbourhood Road Safety Initiative* est une approche originale qui est un succès : les objectifs d'une forte baisse du nombre d'accidents dans les quartiers défavorisés sont atteints à la fin de l'expérimentation menée entre 2002 et 2008 (*Department for Transport*, 2010). Le Royaume-Uni a des niveaux de sécurité bien supérieurs à ceux de la France : d'après Eurostat, le taux de mortalité par accident des transports est en 2009 de 7,2 pour 100 000 habitants en France contre 4,3 au Royaume-Uni. S'inspirer des réalisations d'outre-Manche paraît une action judicieuse, ce qui rend pertinente l'identification des mécanismes contribuant au succès de cette expérimentation.

Le succès de la *Neighbourhood Road Safety Initiative* s'explique par son caractère pédagogique. D'une part, cette initiative a informé les acteurs locaux des inégalités socio-spatiales devant le risque d'accident. Ainsi, l'expérimentation a renouvelé les manières d'affecter les ressources financières et techniques pour choisir les cibles des actions pour la sécurité routière en s'appuyant sur des mesures de la pauvreté. D'autre part, elle a contribué à former les acteurs locaux à de nouvelles pratiques par l'impulsion d'actions combinant différents volets des facteurs de l'insécurité pour améliorer la sécurité des déplacements (aménagement, éducation, répression).

Les mesures financées par la *Neighbourhood Road Safety Initiative* traduisent une approche pragmatique de la sécurité routière pour réduire le nombre de tués et de blessés : les cibles sont identifiées suite à un diagnostic (carrefours dangereux, populations vulnérables comme les enfants) et les mesures visent à protéger les piétons du risque d'accident en lien avec le trafic automobile.

Cette initiative n'a pas été reconduite après son évaluation en 2010 (*Department for Transport*, 2010) en raison de l'évolution du contexte financier et politique. Les actions mises en place ont été maintenues. La crise financière de 2009 a conduit à une diminution des ressources pour les autorités locales et le gouvernement de coalition conduit depuis 2010 une politique moins centralisée. Toutefois, les pratiques des acteurs locaux impulsées par cette expérimentation pourraient perdurer par des conduites de projet plus transversales.

## BIBLIOGRAPHIE

- ABDALLA Ibrahim M., RAESIDE Robert, BARKER Derek, MACGUIGAN David R.D. (1997), « An investigation into the relationships between area social characteristics and road accident casualties », *Accident Analysis and Prevention*, 29b(5), pp. 583-593.
- AGUERO-VALVERDE Jonathan, JOVANIS Paul P. (2006), « Spatial analysis of fatal and injury crashes in Pennsylvania », *Accident Analysis and Prevention*, 38 (3), pp. 618-625.
- BAGLEY Christopher (1992), « The urban setting of juvenile pedestrian injuries: a study of behavioural ecology and social disadvantage », *Accident Analysis and Prevention*, 24(6), pp. 673-678.
- CHRISTIE Nicola (1995), *The high risk child pedestrian: socio-economic and environmental factors in their accidents*, Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (1999), *Tomorrow's roads: safer for everyone*, London: Department for Transport.
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (2010), *Road Safety Web Publication No. 19: Road Traffic Injury Risk in Disadvantaged Communities: Evaluation of the Neighbourhood Road Safety Initiative*, London: Department for Transport.
- EDWARDS Phil, GREEN Judith, ROBERTS Ian, GRUNDY Chris, LACHOWYCZ Kate (2006), *Deprivation and road safety in London: A report to the London Road Safety Unit*, London: London School of Hygiene & Tropical Medicine.
- FLEURY Dominique, PEYTAVIN Jean-François, ALAM Thomas, GODILLON Sylvanie, SAINT Gérard Thierry, MEDJKANE Mohand, MILLOT Marine (2010), « Inégalité sociale et risque routier. L'apport d'une approche territorialisée », *Cahiers scientifiques du Transport*, 57, pp. 45-62.
- GILBERT Claude (2003), « La fabrique des risques », *Cahiers internationaux de sociologie*, 1(114), pp. 55-72.
- GODILLON Sylvanie (2012), *La rénovation urbaine, une opportunité de réduire les inégalités socio-spatiales d'être impliqué dans un accident dans les espaces publics*, Thèse de doctorat de Géographie-Aménagement, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, Paris, 389 p.
- HADDAK Mouloud, POCHE Pascal, LICAJ Ildir, RANDRIANTOVOMANANA Eliette, VARI Judit, MIGNOT Dominique (2012), « Inégalités sociales de risque routier et mobilité à l'adolescence », In L. Carnis, D. Mignot (dir.), *Pour une économie de la sécurité routière, Émergence d'une approche pour l'élaboration de politiques publiques*, Paris, Economica, coll. « Méthodes et approches », pp. 99-120.
- KENDRICK Denise (1993), « Prevention of pedestrian accidents », *Archives of Disease in Childhood*, 68, pp. 669-672.
- LAFLAMME Lucie, ENGSTROM Karin (2002), « Socioeconomic differences in Swedish children and adolescents injured in road traffic incidents: cross sectional study », *British Medical Journal*, 324, pp. 396-397.
- LUSSO Bruno (2010), « Culture et régénération urbaine : les exemples du Grand Manchester et de la vallée de l'Emscher », *Métropoles*, 8.
- MENERAULT Philippe, L'HOSTIS Alain, HARMAN Reg (2007), « Les transports urbains et régionaux face à un avenir incertain », dans P. Booth, M. Breuillard, C. Fraser,

D. Paris (dir.), *Aménagement et urbanisme en France et en Grande-Bretagne: étude comparative*, Paris, L'Harmattan, pp. 297-320.

REIMERS Anne, LAFLAMME Lucie (2005), « Neighbourhood social and socio-economic composition and injury risks », *Acta Paediatrica*, 94, pp. 1488-1494.

WARD Heather, CAVE Julie, MORRISON Alan, ALLSOP Richard, EVANS Andrew (1994), *Pedestrian activity and accident risk*, London: AA Foundation for road safety research.

WHITE David, RAESIDE Robert, BARKER Derek (2000), *Road Accidents and Children Living in Disadvantaged Areas: A Literature Review*, Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.

ZAMBON FRANCESCO, HASSELBERG Marie (2006), « Socioeconomic differences and motorcycle injuries : age at risk and injury severity among young drivers. A swedish nationwide cohort study », *Accident Analysis and Prevention*, 38, pp. 1183-1189.